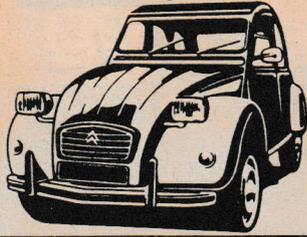


Citroën 2 CV. Die Legende.



Nostalgie ist Nebensache

Das klassische Studentenauto 2 CV – mal nüchtern betrachtet

Über die Ente als „lustiges Auto“, über den „Clochard“ als Urtyp der „Lebensfreude auf Rädern“, über den „ewigen Oldtimer“ und so weiter ist ja schon wahrlich genügend Tinte und Druckerschwärze vergossen, sind genügend Poster und Abziehbilder verklebt worden.

Warum reden wir nicht mal zur Abwechslung ganz cool über den Citroën 2 CV?

Es soll nämlich immer noch Leute geben, die kaufen ihn sich allein deshalb, weil er ein ungemein wirtschaftliches und gutes Auto ist. In Frankreich, dem Vaterland der Ente, ist diese Art von Kunden sogar in der absoluten Mehrheit.

Vor nunmehr 35 Jahren wurde der 2 CV in Paris zum erstenmal vorgestellt. Er war von Realisten am Reißbrett für Realisten am Steuer entworfen, und er leitete, völlig ohne Koketterie und Romantik, die Motorisierung des kleinen Mannes nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Das ging nur mit Hilfe von handfesten technischen Vorzügen und optimalen Gebrauchseigenschaften. Und die sind heute eigentlich aktueller denn je.

Der Citroën 2 CV kostet 8520 Mark in der Ausführung „Club“, 9190 Mark mit der eleganteren „Charleston“-No-

te. Sechs bis sechseinhalb Liter Superbenzin reichen im Alltagsbetrieb 100 Kilometer weit. Man versteuert bescheidene 600 Kubikzentimeter Hubraum und haftpflichtversichert 29 PS (21 kW). Und man fährt dennoch keinen winzigen, engen Kleinwagen, sondern einen echten Viersitzer mit vier Türen!

Das Sitzgefühl im 2 CV ist von raffinierter Einfachheit, platzsparend und komfortabel zugleich. Dank der urchinlich hochgetürmten Karosserie schwelgen alle Insassen geradezu in Kopffreiheit. Frischluft-Freunde schätze im übrigen das solide Rolldach, das aus dem „Döschwoh“ nicht nur das preisgünstigste, sondern auch das einzige viertürige Open-Air-Auto auf dem Markt macht...

Daß der älteste und billigste Citroën-Typ in Deutschland auf den Spitznamen „Ente“ hört, hängt nicht nur mit der Silhouette der Frontansicht und ähnlichen Äußerlichkeiten zusammen. In der Stellung der Räder, dem breitbeinig-wiegenden Fahrwerk und der Seitenneigung bei Kurvenfahrt erkennen viele Betrachter einen dem Federvieh gleichenden Watschelgang. Und vergessen dabei nur zu leicht, was an konkreten Qualitäten der Straßenlage dahintersteckt!

Nach wie vor kann das Fahrverhalten

des 2 CV als musterhaft sicher und komfortabel gelten. Zwar fehlt ihm die berühmte Hydropneumatik der größeren Citroën-Modelle; doch ein Stück von deren genialer Grundidee ist auch im 2 CV verwirklicht. Zentrale Federtöpfe in der Mitte des Wagenbodens bewirken einen harmonischen Kräfteausgleich zwischen Vorder- und Hinterrädern. Die Einzelradaufhängung an extrem langen

Wüsten-Rallyes und andere spektakuläre Unternehmungen tragen immer wieder zum Ruf der „Ente“ bei, daß sie auch unter extremen Bedingungen nicht totzukrieges ist.



Schwingarmen macht die Ente zur schwebenden Sänfte. Dank ihrer hohen Bodenfreiheit, der „altmodisch“ großen Räder und natürlich des Frontantriebs ist sie zudem sogar bis zum gewissen Grade geländetauglich. Und auf winterlichen Straßen rollt sie vielen stärkeren Konkurrenten lässig auf und davon.

Die schon erwähnte Seitenneigung in Kurven mag optisch manchmal haarsträubend sein ... umgekippt oder auch nur bedrohlich aus dem Kurs geraten ist deswegen wohl noch kein 2 CV. Die Bodenhaftung der Räder bleibt unerschütterlich. Außerdem geht die Zahnstangenlenkung so führungstraff und „eindeutig“, daß auch der Anfänger am Volant kaum viel verkehrt machen kann.

Aber ist die Ente nicht lahm? Sie war es sicherlich, als sie mit neun PS anno 1948 das Licht der

Welt erblickte. Sie war es wohl auch noch bis in die Sechziger Jahre hinein, als sich die Motorleistung schrittweise bis zu 21 PS aufschwang. Inzwischen steckt gut dreimal soviel Mumm unter der Haube des 2 CV wie im Ursprungstyp. Die knapp 30 PS machen aus der Sparsänfte immer noch keinen flotten Renner. Aber 113 km/h Spitze sind drin, und im Alltagsverkehr schwimmt die Ente jederzeit zügig mit. Auch dann übrigens, wenn der Alltagsverkehr bergauf führt ...

Früher machte der 2 CV nicht nur durch seinen Charme und seine Sparsamkeit von sich reden, sondern auch durch diverse Mucken. Wir nennen die Stichworte „unfreiwillige Belüftung und Bewässerung“ der Insassen, Klapperfreudigkeit, Rostfraß und primitive Verarbeitung. Motor, Getriebe und restliche Mechanik hiel-

ten freilich immer schon sagenhaft lange. Doch der heutige 2 CV ist längst auch in der Karosseriequalität vom Fortschritt gesegnet. Das Rolldach ist wirklich dicht, Türen und Fenster schließen einwandfrei, und das Werk gibt sechs Jahre Garantie auf den Rostschutz.

Seit die Vorderräder scheibengebremst daherkommen, ist auch die Werkstattgebühr für neue Bremsbeläge kein Reizthema mehr. Allerdings: Ein vernünftiges Maß an Pflege und Wartung zahlt sich aus. Noch immer gibt es 2-CV-Fans, die ihr Vehikel erst im Zustand der malerischen Verwahrlosung richtig schön finden. Und sich dann wundern, wenn eines Morgens nichts mehr geht.

Kehrseite des „Clochard“-Images? Wir plädieren im Zweifel für eine Klebeplakette weniger und einen Ölwechsel mehr!

